

LES 75 ANS DE LA RATP

Valoriser notre patrimoine historique, un enjeu du quotidien

LES CAHIERS D'EXPERTISE

GRUPE
RATP





Dans le cabinet de curiosités de la RATP

Les transports urbains n'ont jamais cessé de muter et, avec eux, un imaginaire collectif, affectif, nourri d'objets qui sont autant de marqueurs temporels. Matériels roulants, uniformes des agents, objets industriels, éléments de signalétique ou de billettique : le patrimoine de la RATP raconte une formidable aventure industrielle, urbaine, sociale et culturelle.

SORTIE

SOMMAIRE

- P. 2-3** L'éditorial de Jean Castex
- P. 4** 75 ans d'innovation au service de la mobilité urbaine
- p. 5** Un lien entre passé, présent et avenir
- P. 6-11** Dossier : Un patrimoine au cœur de l'histoire de la mobilité et des villes
- P. 12-18** Dossier : Un patrimoine immatériel, riche et vivant
- P. 19-28** Dossier : Architecture, design et œuvres d'art

L'ÉDITORIAL DE JEAN CASTEX

Président-directeur général
du groupe RATP

Depuis soixante-quinze ans, la RATP met l'innovation au service d'une mission d'intérêt général et d'un idéal, celui des « transports en commun ». Dans l'une des métropoles les plus denses d'Europe, elle a développé une expertise unique d'opérateur de mobilité, qui lui permet aujourd'hui d'assurer 12,5 millions de voyages chaque jour dans le monde. En surface comme en profondeur, les réseaux qu'elle opère ont dessiné la ville en même temps qu'ils ont contribué à écrire son histoire. Elle a constamment accompagné l'évolution des modes de vie, de travail et de consommation, répondant aux attentes sociétales et aux défis du moment, participant au dynamisme et au rayonnement de Paris et de l'Île-de-France. Ce faisant, elle a forgé au fil du temps un patrimoine exceptionnel. Un patrimoine vivant, concret.

Un patrimoine dont chacun peut faire l'expérience, tant son empreinte est forte dans la géographie urbaine et dans l'imaginaire collectif. Ce patrimoine raconte une aventure partagée, celle d'une ville, d'un territoire, de ses habitants et de ses visiteurs venus du monde entier. Il est porté, incarné et fièrement transmis par les collaborateurs du Groupe, qui ont pleinement conscience de sa valeur. C'est ce patrimoine, matériel et immatériel, que nous vous invitons à redécouvrir dans les pages qui suivent.

**« PARTAGER NOTRE
HÉRITAGE COMMUN,
C'EST POURSUIVRE AVEC
VOUS LE VOYAGE ET
CONTINUER, ENSEMBLE,
À INVENTER L'AVENIR. »**



75 ANS D'INNOVATION AU SERVICE DE LA MOBILITÉ URBAINE

Les transports façonnent et structurent les villes. Créée en 1949, la RATP a hérité du réseau de métro parisien dessiné par Fulgence Bienvenüe au début du xx^e siècle. Aujourd'hui elle continue à le développer et à déployer des solutions innovantes pour une meilleure qualité de service.



2023

Dématérialisation complète du titre de transport (fin du ticket papier)

Exploitation d'un **premier bus à hydrogène** à La Roche-sur-Yon par CTY, filiale de RATP Dev

2021



2018

Belliard (Paris 18^e), premier **centre bus converti à l'électrique**

Premier test d'une **navette autonome** sur la voie piétonne Georges-Pompidou, à Paris

2016



2002

Création de RATP Dev, qui fait rayonner l'expertise RATP dans le monde entier

Premier **casting de voix** parmi les agents de la RATP

2005



2007

La RATP lance sa **première application** d'information voyageurs

Automatisation de la plus ancienne ligne de métro (ligne 1) sans interruption majeure de trafic

2012



1998

Ouverture de la ligne 14, première ligne entièrement automatisée

Retour du tramway avec le T1 entre Saint-Denis et Bobigny

1992



1977

Serge le lapin apparaît dans le métro pour sensibiliser les jeunes voyageurs au danger de la fermeture des portes

Lancement de la **carte Orange**, véritable révolution qui permet un accès illimité pour un prix fixe à tous les moyens de transport

1975



1949

Naissance de la RATP

Circulation de la première rame sur pneus MP55 sur la ligne 11

1956



1967

Équipement progressif des lignes de métro en **postes de commande centralisés (PCC)**

Mise en service du tronçon **Étoile - La Défense** du RER A

1970



« Le patrimoine fait le lien entre passé, présent et avenir »



« Le métro parisien forme un paysage à lui tout seul. C'est un patrimoine vivant, un patrimoine commun, qui demande un soin particulier dont l'entreprise est responsable. »

Florence Hachez-Leroy, présidente du Cilac



« L'engouement du public pour l'histoire industrielle est fort : nous le constatons chaque fois que nous postons des contenus sur les réseaux sociaux. »

Stéphane Nicolas, responsable du service Patrimoine de Michelin

Pour Florence Hachez-Leroy, historienne des entreprises et des matériaux modernes, présidente du Cilac⁽¹⁾, et Stéphane Nicolas, responsable du service Patrimoine de Michelin, le patrimoine industriel est au cœur d'enjeux très actuels.

Pourquoi préserver et donner à voir le patrimoine industriel ?

STÉPHANE NICOLAS : L'entreprise a ouvert en 2009 l'Aventure Michelin, pour donner de la visibilité à l'histoire de la marque. Son succès a dépassé nos prévisions, avec aujourd'hui 120 000 visiteurs par an, une fréquentation qui montre combien le grand public s'intéresse à notre histoire, aux anecdotes, aux personnages truculents qui la jalonnent. **FLORENCE HACHEZ-LEROY** : Les musées et sites patrimoniaux sont aussi des lieux de formation, de transmission des savoirs, je pense par exemple à la Cité de la dentelle, à Calais. Raconter l'histoire des techniques dans leur contexte permet de reconsidérer les technologies anciennes pour nous adapter aux changements qui nous attendent.

Que dit ce patrimoine du présent et de l'avenir ?

S.N. : Notre histoire montre que les frères Michelin ont été audacieux et visionnaires dès le début. L'innovation fait partie de l'ADN de la marque, elle a fait le succès de Michelin par le passé et fera son succès de demain. C'est important de faire le pont entre le passé et l'avenir, la fierté d'appartenance des 132 000 collaborateurs de Michelin dans le monde se nourrit de cette histoire, qui fait partie de nos séminaires d'intégration. **F.H.-L.** : Le patrimoine industriel a du sens pour les salariés, il véhicule leur mémoire, leur savoir-faire. Il est aussi le lieu du travail, il structure la vie des communautés et des individus. Le préserver, c'est en reconnaître la valeur. En temps de transformations majeures, c'est un socle solide sur lequel s'appuyer.

(1) Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel.

UN MARQUEUR DE L'ESPACE PUBLIC

Les transports publics laissent sur la ville une empreinte visible, vivante, qui contribue à façonner la géographie urbaine, en surface et en profondeur.

PIONNIER DE LA MOBILITÉ URBAINE

Après Londres, New York et Budapest, Paris entre dans le XX^e siècle en se dotant d'un réseau métropolitain. Les Parisiens découvrent, entre crainte et curiosité, la première ligne souterraine reliant la porte de Vincennes à la porte Maillot. Cette innovation est un succès, avec 17 millions de voyageurs transportés entre juillet et décembre 1900. Le tramway s'efface peu à peu (pour renaître dans les années 1990), les bus à plateforme continuent de sillonner les rues. C'est la naissance d'un écosystème de mobilité unique au monde par sa capacité d'adaptation et par sa densité : il ne laisse aucun point de Paris à plus de 400 mètres d'une station de métro !

DES REPÈRES DANS LA VILLE

En déployant son savoir-faire au service de tous, la RATP a créé dans la ville un maillage de repères extrêmement riche, constamment renouvelé. L'héritage architectural est considérable – le métro aérien, les viaducs enjambant la Seine ont forgé l'image de Paris – mais il n'est pas le seul à marquer les esprits. Les entrées Guimard, les totems M jaunes sont entrés dans l'imaginaire collectif des amoureux de Paris, Franciliens, touristes, cinéastes, peintres, photographes du monde entier. Les choix typographiques, l'évolution du design et des couleurs de ces objets urbains témoignent à chaque époque de l'évolution des usages.



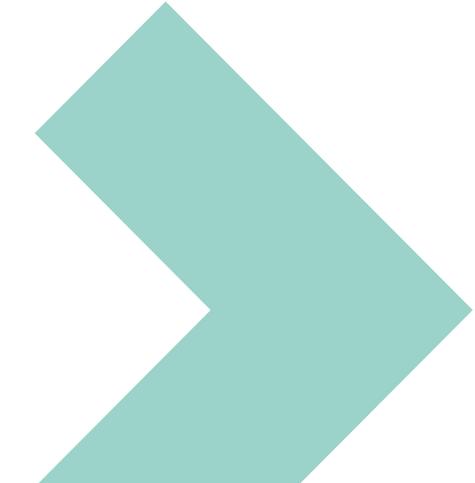
LE M JAUNE, TOTEM PARISIEN

Repérer en surface un réseau souterrain : c'est la fonction des totems. Dans les années 1970, un mât lumineux portant haut le monogramme M du métro, visible de jour comme de nuit, prend le relais des candélabres Art déco dessinés par Dervaux. En 1998, un nouveau totem en forme d'arbre urbain apparaît lors de la mise en service de la ligne 14. Il incarne un nouvel âge, celui de la mobilité douce et des enjeux environnementaux. Depuis quelques années, le totem « Point d'intérêt » de la nouvelle gamme d'accès métro, conçue par le studio Aurel Design Urbain, est déployé en filiation contemporaine avec les entrées Guimard.



LES DÉFIS TECHNIQUES EN QUELQUES [MOTS-CLÉS]

Le réseau de transports publics a façonné Paris en dotant la ville d'un système de transport moderne adapté aux contraintes du territoire et du *mass transit*. Entre prouesse technique et geste architectural, les ponts, viaducs et tunnels qui ont permis au métro de franchir la Seine ont modelé le paysage urbain. Cette capacité à relever ces défis ne s'est jamais démentie. En témoignent la réinvention des stations, à la mesure d'un nouveau réseau, celui du RER, la mise en circulation de matériels roulants innovants, ou encore l'inscription des bus dans les flux du transport de surface.

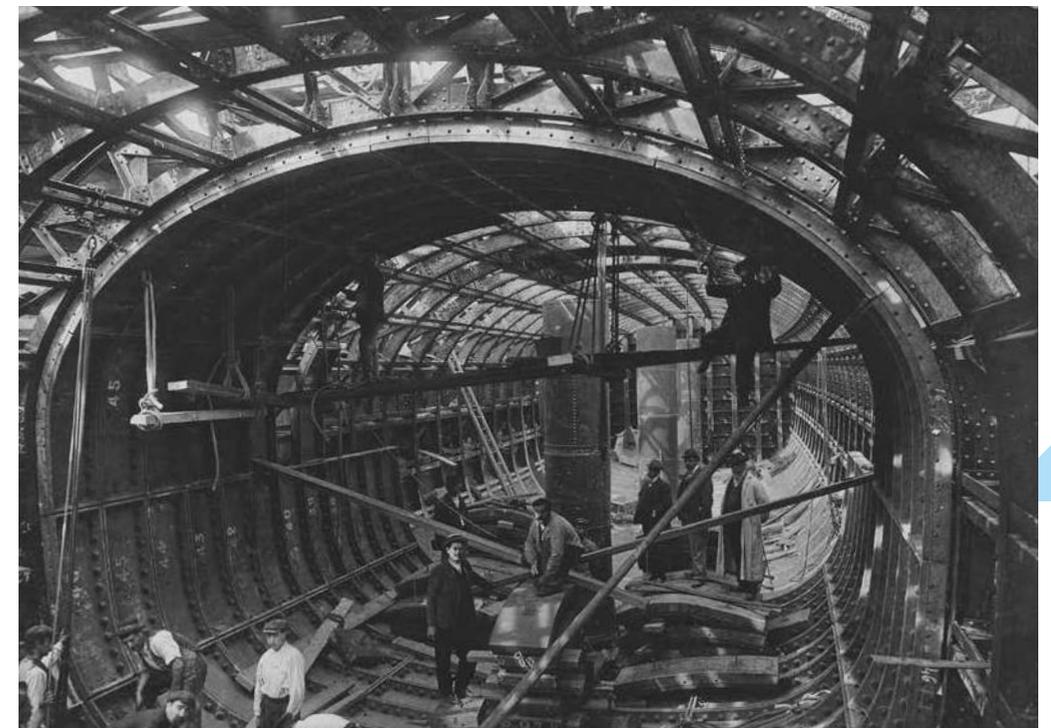


[AÉRIEN]

Construit pour pallier le relief entre le plateau de Montreuil et la plaine de Rosny, le viaduc de la ligne 11 réinterprète au XXI^e siècle les codes architecturaux des viaducs aériens des lignes 2 et 6, édifiés au début des années 1900. La station aérienne Coteaux-Beauclair s'inspire directement de ses prédécesseurs centenaires.

Avec 154 nouvelles stations construites et plus de 102 kilomètres de lignes de métro et de tramway ajoutés au maillage existant, le réseau a connu entre 2012 et 2024 une période d'intense développement en Île-de-France, sans précédent depuis la création du métro, contribuant ainsi à redessiner la mobilité à l'échelle francilienne.

[PROLONGEMENT]



[TUNNEL]

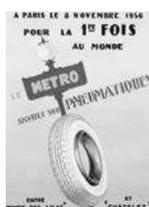
Pour relier les portes de Clignancourt et d'Orléans dans les années 1900, le métro doit passer sous la Seine. C'est une première et un vrai défi pour les ingénieurs. Les travaux débutent en 1905, avec le fonçage du premier caisson préfabriqué dans le lit de la Seine. Pour mener à bien le chantier, il a notamment fallu congeler le sol d'une partie du tracé sur une quinzaine de mètres, un procédé réutilisé en 2018 lors du prolongement des lignes 12 et 14.

[GARE CATHÉDRALE]

À la fin des années 1960, avec le RER, la RATP vit un changement d'échelle : avec 50 000 personnes par heure entre 2 points, le dimensionnement des quais passe de 75 mètres dans le métro à 225 mètres. Et ce ne sont plus des stations, mais des gares cathédrales monumentales qui accueillent et distribuent les flux. Un esprit nouveau que les stations de la ligne 14, la première 100% automatique, déclineront à leur tour à la veille de l'an 2000.



[PNEU]



En commandant en 1951 le tout premier métro sur pneumatiques, le MP51, la RATP a transformé la vie des voyageurs. Ce métro démarre et freine plus rapidement, ce qui permet d'accroître la capacité d'une ligne.

De plus, le roulement sur pneumatiques réduit le bruit et les vibrations. Cette innovation, étendue progressivement à toutes les lignes importantes du réseau, est aussi l'ancêtre du métro automatique.



Construits en 1906, les Ateliers Italie ont été modernisés en 2022 pour accueillir les nouveaux trains MP89 de la ligne 6, des équipements tertiaires et 52 logements sociaux.



[ATELIER]

À la faveur de la modernisation de ses ateliers de maintenance en cœur de ville (Vaugirard, Jourdan-Corentin-Issoire...), la RATP mixe usages et populations, en construisant en superposition de ces sites industriels des logements, des équipements publics et des espaces verts.

Les Ateliers Italie en 1975.

UNE MÉMOIRE VIVANTE ET PARTAGÉE

Matériel ou immatériel, le patrimoine RATP est une référence culturelle partagée, au sein de l'entreprise et avec le grand public, à travers des lieux, des codes, des langages, des manières de faire qui composent un ensemble unique.

UN LIEN AFFECTIF

Entreprise au service du public, la RATP partage avec celui-ci un fond patrimonial qui n'est pas fait uniquement d'objets ou de bâtiments mais qui s'est aussi construit sur des usages quotidiens et sur un lien affectif puissant. « Entre les Franciliens, les Parisiens et "leur" ligne de métro ou de bus, c'est toute une histoire qui s'est tissée », note Arnaud Passalacqua, professeur des universités à l'université Paris Est-Créteil, en poste à l'école d'urbanisme de Paris, et spécialiste de l'histoire des mobilités. Les différentes étapes de l'histoire de la RATP ont produit, rappelle Catherine Malaval, docteure en histoire, « un univers de signes très ancré culturellement.

Ainsi, la signalétique du métro ou des bus parisiens est immédiatement associée à Paris et à la France. » Cette dimension symbolique est une fierté pour l'entreprise et ses salariés. Formulée en 2021 à l'issue d'une forte mobilisation interne, la raison d'être du groupe RATP commence ainsi par rappeler la longue histoire qui a forgé l'entreprise telle qu'elle est aujourd'hui : « Fort d'une expérience centenaire et d'un savoir-faire unique, le groupe RATP s'engage chaque jour pour une meilleure qualité de ville. »



Funiculaire de Montmartre, designé par Roger Tallon en 1991.

LES MOTS D'UN MÉTIER

Dans l'univers de la RATP, le langage aussi fait patrimoine avec un vocabulaire propriétaire. Ainsi, les agents appellent « la loge » ce que le grand public désigne sous le nom de cabine de conduite. Quant à Goldorak, c'est le surnom d'un testeur de tension aux formes futuristes. Dans la seconde moitié du xx^e siècle, on appelait « Sioux » le modèle de bus le plus courant, en référence à son acronyme (SC10 U) mais aussi à l'ingéniosité de ce matériel roulant. Et la friteuse ? C'était le surnom de la machine utilisée pour ignifuger les sabots des freins de métro en bois après un passage dans un autoclave d'huile d'arachide.



Entre savoir-faire artisanal et expertise industrielle

Les équipes chargées d'entretenir dans la durée et de moderniser les matériels roulants et les infrastructures sont dépositaires d'un héritage à haute valeur ajoutée. Sylvie Buglioni, directrice du Pôle technique et industriel du groupe RATP, et Jean-Louis Houpert, qui dirige RATP Infrastructures, expliquent comment ce patrimoine industriel vivant est maintenu en permanence au meilleur niveau de performance et de sécurité.



Sylvie Buglioni, directrice du Pôle technique et industriel du groupe RATP

« Un mélange unique de savoir-faire artisanal et de démarche industrielle a façonné la culture métier de nos équipes. »

Qu'est ce qui caractérise le patrimoine industriel de la RATP ?

SYLVIE BUGLIONI ET JEAN-LOUIS HOUPERT : Le matériel roulant est initialement acheté pour durer une trentaine d'années. Grâce à notre savoir-faire technique, nous arrivons à l'utiliser jusqu'à quarante, voire cinquante ans. Le métro circule dans des infrastructures plus que centenaires. Notre métier de gestionnaire consiste à assurer dans la durée la sécurité ferroviaire et la qualité de service. La gestion du cycle de vie du patrimoine est donc au cœur de nos préoccupations. Faut-il renouveler à l'identique ? Moderniser ?

Comment trouver le bon équilibre entre performance et histoire ?

JEAN-LOUIS HOUPERT : Quand nous rénovons un viaduc de la ligne 6, nous le faisons dans le respect de l'histoire et dans le souci de la performance. Ce n'est pas parce que cet ouvrage est magnifique que les voyageurs ou les riverains vont tolérer qu'il soit bruyant, qu'il s'oxyde ou que des éléments tombent sur la voirie !

SYLVIE BUGLIONI : C'est tout le savoir-faire de nos équipes d'améliorer la performance d'une ligne exploitée en introduisant des systèmes et des technologies les plus à la pointe tout en s'adaptant à l'histoire et à l'environnement de la ligne. Citons par exemple l'automatisation de lignes historiques, que l'on doit transformer en continuité d'exploitation, en prenant en compte le passé (cf. les portes palières sur la ligne 13).

Cette expertise est-elle un atout ?

S.B. : De plus en plus de collectivités prennent conscience qu'un système de transport doit être regardé dans la durée et avec son patrimoine. Notre expertise, qui conjugue maintenance, exploitation et ingénierie, est donc un atout concurrentiel considérable.

J.-L.H. : C'est aussi une fierté. En remplaçant un pont centenaire, comme celui de Chartres, sur la ligne B du RER, nous nous inscrivons dans une longue histoire tout en permettant l'arrivée de nouveaux matériels roulants.



Jean-Louis Houpert, directeur de RATP Infrastructures

« Le métro d'aujourd'hui circule dans des tunnels centenaires : une partie de notre travail consiste à rendre les choses éternelles. »

PATRIMOINE ROULANT ET INFRASTRUCTURES

Le matériel roulant (quelque 6 000 voitures) est la propriété d'Île-de-France Mobilités. Il est mis à la disposition de la RATP, qui est garante de la gestion de son cycle de vie. La RATP possède un patrimoine d'infrastructures (ouvrages d'art, voies, systèmes de conduite, postes énergie...). Il est notamment constitué de :

- 1 000** kilomètres de voies (métro et RER)
- 380** kilomètres d'ouvrages souterrains et aériens
- 900** escaliers mécaniques
- 400** ascenseurs
- 2 000** kilomètres de câbles haute tension



Montage à blanc d'un appareil de voie aux Ateliers de la Villette.

ILS ANIMENT LE PATRIMOINE AVEC PASSION

Rencontre avec quatre acteurs
de la valorisation du patrimoine de la RATP.



Casting de voix pour les annonces sonores.

« Le design sonore humanise nos espaces »



Song Phanekham,
en charge de
l'identité sonore
et visuelle de RATP
Services Ferrés

Notre patrimoine sonore est constitué de bruits mécaniques, liés à la fermeture des portes, au démarrage ou au freinage des rames, au roulement, mais aussi de sons que nous créons : jingles, annonces dans les espaces... Beaucoup d'entreprises ont fait le choix d'un speaker unique. La RATP utilise des voix différentes, celles d'agents recrutés sur audition. Chaque ligne a sa couleur, sa voix. Le design sonore joue un rôle majeur dans l'humanisation d'un réseau. La RATP y a toujours été attentive, en privilégiant les voix humaines à la synthèse vocale. Même le bip du Navigo a été travaillé par un designer sonore!

« Un public passionné et divers »



Claire Morillon,
en charge de
la valorisation
du patrimoine

Les Journées européennes du patrimoine ou la Nuit des musées sont de belles occasions de montrer les coulisses, de faire découvrir comment un réseau plus que centenaire s'est construit. Les visiteurs ont souvent un lien affectif avec la RATP, qui fait partie de leur vie. Leurs retours sont toujours très positifs. Nous proposons systématiquement des visites ludiques et événementielles pour toucher un large public. Mais ce n'est pas le seul vecteur de valorisation, il y a aussi l'édition de livres ou le prêt d'objets, par exemple pour des expositions.

« Accueillir de nouveaux matériels, au rythme des renouvellements »



Sébastien Montagne,
exploitant du site
de Villeneuve-
Saint-Georges

Passionné par tout ce qui roule, depuis toujours, j'ai la chance de gérer aujourd'hui le site de Villeneuve, où sont conservés, sur un peu plus de 16000 m² couverts, du matériel roulant et des objets, ainsi que des pièces détachées indispensables à l'entretien du matériel ancien. Nous nous posons constamment la question de ce qui doit être conservé, au rythme du renouvellement des matériels et des stations. Je viens par exemple de recevoir une station du tramway T1, avec son totem signalétique très années 1990!



Réserve patrimoniale à Villeneuve-Saint-Georges.

DES AMATEURS EXPERTS

Des associations de passionnés collaborent à la rénovation du patrimoine roulant de la RATP. Parmi elles, l'Ademas, qui œuvre depuis 1992 à sa valorisation, notamment en restaurant d'anciennes rames Sprague-Thomson, et organise régulièrement des visites du réseau.



Rénovation de la rame Sprague-Thomson avant les Journées européennes du patrimoine.

« Un musée à ciel ouvert »



Jean-Emmanuel Terrier,
historien, conférencier,
documentaliste au
musée de l'Air et de
l'Espace du Bourget

En animant de nombreuses visites autour des transports, je constate combien, dans l'histoire personnelle des gens, le métro, le bus, le RER occupent une place vitale. Les transports en commun intéressent tout le monde, c'est un sujet très fédérateur. Et le patrimoine de la RATP est vraiment unique, par son matériel roulant, par la qualité architecturale de ses stations, qui forment un véritable musée à ciel ouvert, accessible tous les jours, de 5h30 à 1 heure du matin.

Ce patrimoine existe depuis 1900, il est toujours là et il s'adapte : c'est une vraie prouesse. Parler d'histoire n'a rien de passéiste, je fais toujours, dans mes conférences, le lien avec l'avenir. Les entrées Guimard étaient faites pour convaincre, attirer les gens vers un nouveau mode de transport. Aujourd'hui, les œuvres d'art sur les quais, les fresques sont les héritières de cette ambition culturelle.



L'EXIGENCE ESTHÉTIQUE, UNE SIGNATURE ET UNE IDENTITÉ

Les préoccupations esthétiques ont été là dès l'origine du métropolitain. Pour Yo Kaminagai, délégué à la conception à la direction Maîtrise d'ouvrage des projets RATP, et Patrick Jouin, designer, elles restent centrales dans la conception des espaces et des ouvrages. Mais cette esthétique n'est jamais gratuite, elle se fonde sur une quête de sens et d'utilité.



Yo Kaminagai, délégué à la conception, département Maîtrise d'ouvrage des projets RATP

Patrimoine et RATP. Que vous évoquent ces termes ?

YO KAMINAGAI : Le patrimoine, ce n'est ni l'histoire, ni le passé, ni le luxe, c'est ce qui a pris de la valeur et peut se transmettre. Pour la RATP, il est constitué de signes, d'objets et d'espaces qui entourent les voyageurs. La voûte blanche, les quais latéraux, les couloirs menant aux quais sont un patrimoine de fait. Mais on ne peut pas décider de fabriquer du patrimoine, ce sont les gens, la société qui reconnaissent les créations qui ont réussi.

PATRICK JOUIN : L'expérience du métro parisien va au-delà du simple déplacement pragmatique d'un point A à un point B. Elle devient une exploration à travers l'histoire de Paris, avec les noms des stations comme guides. La puissance architecturale des ouvrages, héritage de la révolution urbaine du XX^e siècle, devient palpable, soulignant l'importance de l'ornement dans nos déplacements quotidiens.



Mobilier du tramway T3, conçu par Jean-Michel Wilmotte en 2006.



Terminal bus à la porte de Champéret, conçu par Jean Prouvé en 1985 sous la forme d'un système modulaire avec une découpe qui laisse libre un espace plante.



Patrick Jouin, designer

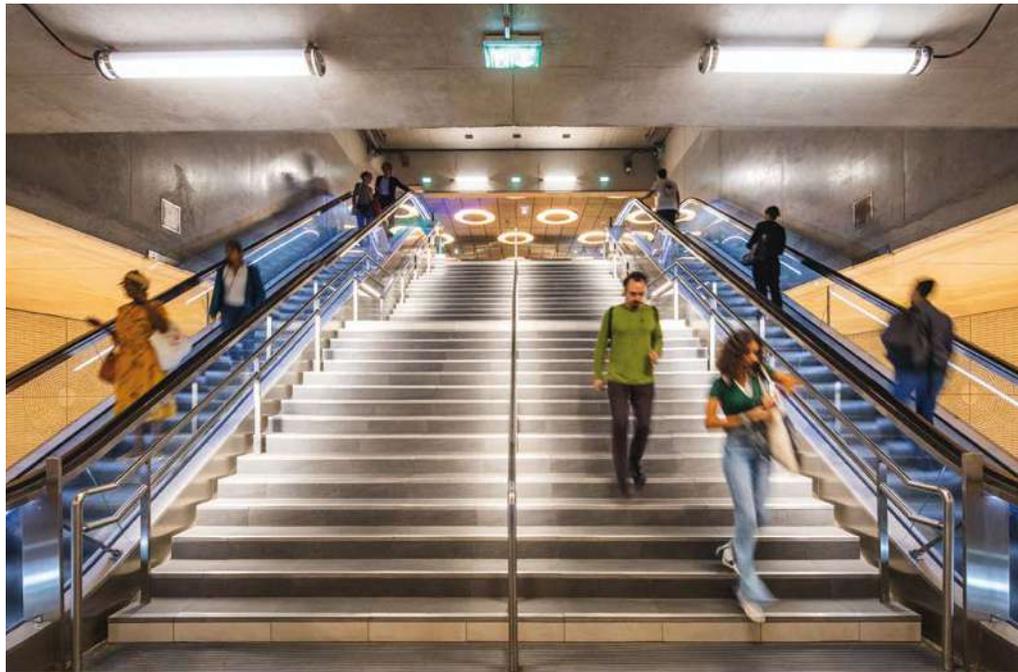
Comment faire honneur à cet héritage ?

P.J. : En tant que designer, il s'agit de perpétuer l'essence fondamentale de ce patrimoine pour inspirer la création contemporaine, plutôt que de le reproduire mécaniquement. Le métro parisien, conçu il y a plus d'un siècle, se distingue par son caractère unique, fusionnant l'art, l'architecture et le design dans un espace contraint. Contrairement à d'autres exemples fonctionnels, il illustre la conviction que l'expérience métropolitaine doit marier le beau à l'utile pour être véritablement enrichissante, conférant ainsi à ce réseau de transport une humanité distinctive.

Y.K. : Le patrimoine d'aujourd'hui, c'est le résultat des innovations esthétiques, techniques ou « servicielles » d'hier : par exemple, la voûte du métro est issue des techniques de construction souterraine antérieures, le carreau biseauté a été choisi pour refléter la lumière et faciliter le nettoyage, et les entrées Guimard sont le fruit d'une audace voulue pour exprimer la modernité. Comprendre le sens de tous ces choix est indispensable pour nous aider à continuer à innover intelligemment. Aujourd'hui, il ne suffit pas de révéler et de valoriser le patrimoine existant, il faut continuer à écrire une histoire d'excellence pour toucher positivement tous les clients, tous les citoyens.



Cette main courante aux critères techniques et ergonomiques se distingue par son esthétique, rappelant l'univers du métro et des espaces publics parisiens.



UN RÉSEAU VIVANT, EN CONSTANTE ÉVOLUTION

Patrimoine vivant, le réseau se transforme en permanence, dans le respect de l'identité unique de ses lignes et de ses stations.



DES STATIONS À L'IDENTITÉ PROPRE

Dans le RER, la RATP a fait le choix de donner à chaque station son identité propre, en lien avec l'esprit du temps ou en utilisant ces espaces pour déployer des innovations. Pour préserver cette singularité, les projets d'évolution ou de rénovation sont donc abordés au cas par cas. Ainsi, la rénovation de la gare d'Auber s'est étendue sur dix ans. Édifiée dans les années 1970, cette gare de RER à l'ambiance futuriste, qui a inventé un nouvel urbanisme souterrain, avait été peu à peu dénaturée par des ajouts successifs. La rénovation lui a permis d'entrer dans le XXI^e siècle en retrouvant ses qualités intrinsèques. À Charles de Gaulle – Étoile, c'est sur la couleur qu'un travail en profondeur a été mené, avec l'intervention de plasticiens. Résultat : un travail fin et lumineux sur les mosaïques des voûtes et des parois, qui accompagne les voyageurs le long des tunnels d'escaliers reliant les lignes du métro au RER. Autre exemple, celui du métro et de la ligne 11. Lors du prolongement de cette ligne historique aux stations voûtées, tout en courbes et en douceur, une charte a été élaborée avec le designer Patrick Jouin pour en assurer la continuité. Ainsi, la nouvelle station terminus, construite en cadre béton, est accompagnée de poutres dessinées pour rappeler l'effet de voûte du métro historique.



La gare d'Auber rénovée en 2022.



L'ŒIL DE L'EXPERTE

« La question de la continuité ou de la rupture se pose pour chaque projet. »

Regard de Marion Le Gaudu, architecte, directrice de la maîtrise d'ouvrage des projets immobiliers

« Restructuration, reconstruction, transformation : la question de la continuité ou de la rupture se pose pour chaque projet dès lors qu'il s'agit de faire évoluer un patrimoine très partagé, qui appartient à tout le monde. C'est complexe car, s'il y a communément un consensus sur l'architecture du XIX^e siècle, il est parfois nécessaire de défendre la qualité et la valorisation des aménagements du XX^e siècle qui sont plus clivants, comme à Auber ou Nation. »

LA SECONDE VIE DU PATRIMOINE INDUSTRIEL

Avec ses ateliers de maintenance, la RATP fait partie des derniers industriels actifs dans Paris intra-muros. Une chance et une responsabilité assumées, grâce à la transformation de ses sites, avec, à la clé, une densification urbaine synonyme de mixité d'usages qui profite à tous.



En rez-de-chaussée et en sous-sol, la sous-station Laborde (Paris 8^e) conserve sa vocation industrielle mais abrite, depuis 1998, 40 studios dans les étages.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET MIXITÉ D'USAGES

La RATP développe depuis plus de trente ans une stratégie de restructuration et d'insertion urbaine de ses sites industriels, dont beaucoup, construits au début du xx^e siècle, ne correspondent plus aux besoins et aux matériels roulants actuels. Les plus imposants, centres bus et ateliers de maintenance, sont démolis et reconstruits pour venir s'intégrer dans des programmes ambitieux où la mixité d'usages et la mixité sociale sont la règle. Ainsi, l'activité industrielle persiste au cœur de la ville, préservant des emplois de « cols bleus », et se conjugue avec des logements, des bureaux, des commerces, des crèches, des jardins. Ces dernières années, les dépôts de bus de Lagny et de Jourdan, les ateliers de maintenance Vaugirard et Italie ont bénéficié de cette approche, donnant naissance à de nouveaux quartiers.



Logements aux Ateliers Jourdan-Corentin-Issoire (Paris 14^e).

METTRE EN AVANT LES SOUS-STATIONS

D'une moindre emprise au sol, les sous-stations électriques font également l'objet d'une démarche de valorisation. Les équipements électriques modernes, plus compacts, ont libéré des mètres carrés dans ces bâtiments de brique, aux façades vitrées, dont certains (Bastille, Auteuil, Opéra et Temple) sont classés. L'occasion d'y proposer de nouveaux usages. Sous la marque Urban Station, le poste de redressement dit des « Petites Écuries », dans le 10^e arrondissement de Paris, est ainsi devenu un espace de coworking proposé par la filiale RATP Real Estate en partenariat avec Morning.



Salle des machines de la sous-station Auteuil (Paris 16^e), réalisée par l'architecte Paul Friesé en 1912, aujourd'hui inscrite aux Monuments historiques.

LA VENTE « MÉTRO RÉTRO », UN SUCCÈS SANS ÉQUIVALENT

Commissaire-priseuse, Elsa Joly-Malhomme a orchestré en 2021 la vente aux enchères « Métro rétro », qui proposait des objets réformés, en surplus dans les réserves de la RATP. L'engouement a été considérable, en France et à l'international, au sein du groupe RATP et auprès du public. Avec 793 enchérisseurs, 100% des objets proposés ont été vendus, au profit du Recueil social de la RATP. Des acheteurs aux profils variés – collectionneurs, amoureux du métro, gestionnaire d'hébergements insolites, décorateurs de cinéma en quête d'éléments de décor – ont ainsi pu donner une seconde vie à ce patrimoine.





L'ŒIL DE L'EXPERTE

« Il ne faut jamais oublier que, sans usagers, il n'y a pas de transports publics! »

Gordana Micic, D^r ingénieure architecte, responsable de la cellule art et architecture à la STIB-MIVB et Bruxelles Mobilité

« Apporter une touche humaine est essentiel »

Étroitement lié au développement de la ville, le réseau de transports de la RATP évolue et innove, accueillant prouesses architecturales et œuvres artistiques emblématiques. Pour Gordana Micic, présidente de la commission Design et Culture de l'Union internationale des transports publics (UITP), ce patrimoine est inséparable de l'image de la ville.

En quoi est-il important d'intégrer le design et la culture dans la conception d'un réseau ?

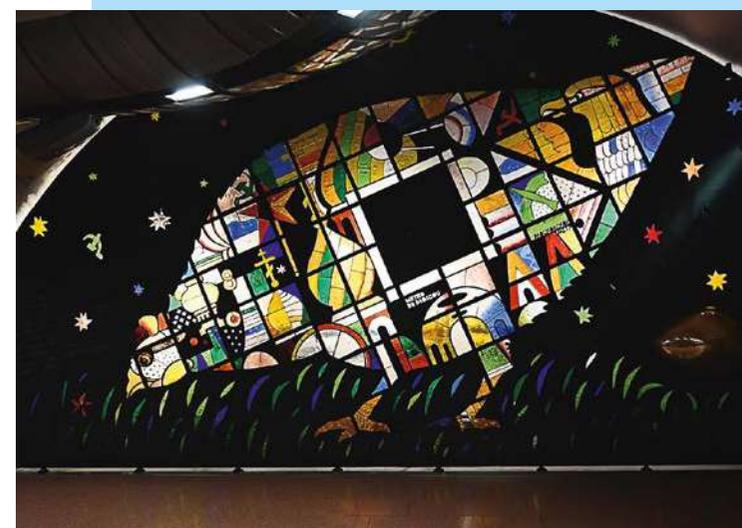
GORDANA MICIC : Pour les touristes comme pour les usagers, les transports en commun sont souvent la première carte de visite d'une ville. Lorsque Guimard créa son design joyeux, c'était pour rendre le réseau souterrain visible de tous de manière séduisante. N'oublions jamais que, sans usagers, il n'y a pas de transports publics! Aujourd'hui, on constate une prise de conscience plus importante de cet impératif chez les opérateurs, tels que la RATP à Paris, ou la STIB à Bruxelles. Apporter une touche humaine dans le design des espaces de transit est essentiel. On ne peut pas raisonner uniquement en termes de fonction et de technique.

Comment faire évoluer le patrimoine ?

G.M. : La meilleure façon de le protéger, c'est de l'intégrer à la vie d'aujourd'hui, de la faire vivre. L'héritage infrastructurel est censé évoluer en s'adaptant aux besoins et aux modes de vie actuels. C'est vrai pour les espaces, c'est vrai aussi pour les œuvres d'art qui les ponctuent. Elles sont au service de tous et doivent pouvoir évoluer. Leur valeur est considérable et doit pouvoir cohabiter avec les notions de diversité, d'inclusivité et d'accessibilité universelle.

DE MONTRÉAL À MEXICO, UN ART DE L'ÉCHANGE

L'échange culturel est une initiative inspirante et enrichissante. Des entourages Guimard offerts par la RATP à plusieurs réseaux de transports internationaux ont permis la réalisation d'œuvres significatives dans le métro parisien. À la station Bir-Hakeim, le vitrail *Night and Day*, de l'artiste Judy Ledgerwood, vient de la ville de Chicago. La fresque du peuple Huichol qui orne la station Palais-Royal – Musée du Louvre a été offerte par le métro de Mexico City, *Ryaba la poule*, d'Ivan Loubennikov, par celui de Moscou. À la station Saint-Lazare, *La Voix lactée*, de l'artiste canadienne Geneviève Cadieux, est un cadeau de la STM (Société de transport de Montréal).



AVEC LES ARTISTES, LA BEAUTÉ DANS LA VILLE

La politique culturelle est partie intégrante de la stratégie de marque de la RATP. Son ambition : marier l'utile et le beau et rendre l'art accessible en favorisant la rencontre entre des œuvres exigeantes et le grand public, dans des espaces qui sont par excellence des lieux de brassage et de mixité. On dénombre aujourd'hui plus d'une centaine d'œuvres d'art dans l'ensemble du réseau. La commande, l'installation et la conservation de ces œuvres nécessitent des savoir-faire spécifiques. Une équipe dédiée assure donc une grande variété de missions d'ingénierie culturelle et d'accompagnement artistique à l'occasion de la rénovation de stations culturelles comme celle de Louvre-Rivoli, de l'installation d'œuvres dans les nouvelles stations, lors de l'automatisation, du prolongement de lignes ou du réaménagement de stations, ou encore de la réalisation d'installations éphémères pendant une période de travaux.



[1]

François Schuiten

1. Station Arts et Métiers / 1994

Pour le bicentenaire du Conservatoire national des arts et métiers, le dessinateur belge des *Cités obscures* immerge les voyageurs entre les parois de cuivre d'un *Nautilus* souterrain habillé de hublots et de rouages géants.

Jean-Michel Othoniel

2. Station Palais Royal – Musée du Louvre – kiosque des noctambules / 2000

Pour les 100 ans du métropolitain, le plasticien français fête cet anniversaire en dessinant une folie ornementale marquant l'entrée du métro sur la place Colette. L'œuvre se compose d'une arche en métal et d'une double coupole, celle du jour et celle de la nuit, sertie de plus d'un millier de perles et de cabochons de verre de Murano.



[2]

Tobias Rehberger

3. Station Pont Cardinet / 2021

L'Allemand Tobias Rehberger imagine pour l'entrée secondaire de la toute nouvelle station une sculpture ludique et colorée, composée de deux parties : une côté ville, une côté station. Son titre ? *Je ne suis jamais allé nulle part*, œuvre réalisée à l'initiative du groupe Emerige, la RATP et Île-de-France Mobilités pour la station Pont Cardinet, ligne 14.



[3]

Barthélémy Toguo

4. Station Château-Rouge / 2017

Inspiré par le quartier cosmopolite de la Goutte d'Or, où il a vécu quelques années, l'artiste camerounais peint *Célébrations*, une fresque de 10 mètres sur 4, « une succession de personnes du monde entier ». L'œuvre a été réalisée à la Manufacture de Sèvres, qui a mis au point le bleu Toguo.

Françoise Schein

5. Station Concorde / 1991

Architecte et urbaniste, l'artiste belge, qui a mis les droits humains au centre de son travail, habille entièrement les voûtes de la station de 44 000 carreaux de grès reprenant lettre par lettre le texte de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen.

[4]



[5]



GRUPE
RATP

54, quai de la Rapée
75012 Paris · France
ratpgroup.com

X | [RATPgroup_Terr](#)
in | [RATPgroup](#)

Directrice de la publication : Anaïs Lançon.

Suivi de la production éditoriale : Agnès Desmarest-Coulon, Anne Jacquinot, Raphaëlle Marcadal, Émilie Potonet-Stec.

Rédactrice : Françoise Moinet.

Conception-réalisation : HAVAS Paris.

Conseil et relecture : Catherine Malaval (Neotopics).

Crédits photo : Couverture : © Bruno Marguerite / RATP; p. 2 : © Fabien Breuil; p. 3 : © Cyrus Cornut / RATP; p. 4 : © Gilles Aligon / RATP, © Bertrand Chabrol / RATP, © Collection RATP, © Bruno Marguerite / RATP, © Jean-François Mauboussin / RATP, © RATP Dev, © Éric Touzé / RATP; p. 5 : © Thomas Léaud, © Michelin; p. 7 : © Collection RATP; p. 8 : © Sylvain Cambon; p. 9 : © Collection RATP, © Denis Sutton / RATP; p. 10 : © Collection RATP, © Yves Marchand / RATP, © Romain Meffre/RATP; p. 11 : © Collection RATP, © Laurent Kronental / RATP; p. 13 : Julien Magre / RATP, © Jean-François Mauboussin / RATP, © René Roy / RATP; p. 14 : © Dorian Prost; p. 15 : © Hamdi Chref / RATP, © Bruno Marguerite / RATP; p. 16 : © Xavier Chibout / RATP, © Hamdi Chref / RATP, Jean-François Mauboussin / RATP; p. 17 : © Hamdi Chref / RATP, © Alexandre Fernandes, © Yves Marchand / RATP, © Romain Meffre / RATP; p. 18 : © Bruno Marguerite / RATP; p. 19 : © Cyrus Cornut / RATP, © Adrien Dirand, © Patrick Jouin, © Bruno Marguerite / RATP; p. 20 : © Cyrus Cornut / RATP; p. 21 : © Xavier Chibout / RATP; p. 22 : © Emmanuelle Blanc / RATP; p. 23 : © Collection RATP, © Yves Marchand / RATP, © Romain Meffre / RATP; p. 24 : © Dukarica photography; p. 25 : © Stéphane Dussauby / RATP, © Bruno Marguerite / RATP; p. 26 : Antoine Jallas / RATP; p. 27 : © Cyrus Cornut / RATP, © Bruno Marguerite / RATP, © Estelle Revesche-Pucharski / RATP; p. 28 : © Collection RATP, © Bruno Marguerite / RATP, © Joël Thibaut / RATP; cabinet de curiosités 2^e et 3^e de couverture : © Charles Ardaillon / RATP, © Collection RATP, © Bruno Marguerite / RATP, © René Minoli / RATP, © Georges Monni – Les Sentinelles des Collections, © Jean-François Mauboussin / RATP, © Joël Thibaut / RATP.